

⑤8 都市計画道路 鮎川停車場線 整備事業

受賞機関 茨城県 高萩工事事務所

キーワード 津波避難路、緊急輸送道路、立体交差、渋滞緩和

全建賞審査委員会の評価ポイント

東日本大震災の津波により、道路網が寸断される被害を受けたことから、沿岸部から内陸部への避難路の確保及び緊急輸送道路となる鮎川停車場線を整備。JR常磐線を挟んで南北に走る国道6号と国道245号を東西に接続し、鉄道への影響を最小限に抑制するためHEP&JES工法を採用。アンダーパス構造であるため、冠水対策として、道路本線の排水路起点管底高よりも流出先の河床高が低い二級河川桜川まで、自然流下方式で排水路を整備。輻輳する施工管理や騒音・振動対策に対応し、鉄道利用者への影響を抑えた施工方法を採用している点が評価された。

1. はじめに

都市計画道路鮎川停車場線は、日立市の南北軸である国道6号と国道245号を東西に結ぶ、延長850mの主要な幹線道路であり、市内の著しい渋滞の緩和やJR常磐線横断部のアンダーパス化による踏切の解消などを目的として、整備に着手した。その後、東日本大震災の津波により、沿岸部の国道245号が被害を受け、内陸部の国道6号へ接続する避難路の確保が喫緊の課題となり、復興事業として重点的に整備を進めてきた。



国道245号から国道6号方面を望む

2. 事業の概要

本事業は、昭和59年に都市計画決定後、平成14年度に事業着手した。JR常磐線とアンダーパス構造による立体交差であり、日常的な鉄道の運行に支障を来すことなく、また、列車や軌道面への影響を最小限にする工法が必要とされたため、非開削工法であるHEP&JES工法を採用し、平成26年度にJR常磐線立体交差部の施工に

着手、令和3年度にJR常磐線直下部が完成した。

また、アンダーパス構造は、適切に雨水が排水できない場合、内部が冠水してしまうため、道路本線の排水路最深管底高より河床高が低い地点まで、流末となる二級河川桜川へ自然流下で排水できるよう、小口径管推進工法により、延長約1.2kmの排水路を接続した。これらの整備により、令和5年5月24日に国道6号から国道245号を結ぶ、全区間850mの一部を暫定的に供用開始した。

3. 事業の成果

本路線の供用により、津波避難路の確保、災害時における緊急輸送道路の機能強化や長年の課題であった日立市内の著しい渋滞の緩和が図られた。さらに、現在整備中の国道6号日立バイパスとの接続により、新たな交通ネットワークの形成が期待されている。

また、雨水の排水方法について、自然流下方式を採用したことにより、ポンプを利用した圧送流下方式と比べ、整備に係るコストに加え、ポンプなどの維持管理費や点検にかかるライフサイクルコストを低減することができた。流末排水路については、すべて官地（鉄道跡地、道路敷地）に整備することで工期の短縮などを図ることができた。



開通式（令和5年5月24日）

4. おわりに

都市計画道路鮎川停車場線は、令和7年3月27日に全線4車線で開通することができた。本事業にご協力いただいた地権者の皆さま、地域住民の皆さま、関係機関の皆さま、設計・施工関係各社の皆さまに心より感謝申し上げます。

賛助会員 (株)オカベ、(株)オリエンタルコンサルタンツ、鈴縫工業(株)、日立土木(株)、小林建設(株)、田岡建設(株)、(株)高萩エンジニアリング